

Currie, A.W., *Canadian Transportation Economics*. Troisième édition. Toronto, University of Toronto Press, 1967, 719 pages, notes, index.

Jean Cermakian

Volume 13, numéro 29, 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020872ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020872ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Cermakian, J. (1969). Compte rendu de [Currie, A.W., *Canadian Transportation Economics*. Troisième édition. Toronto, University of Toronto Press, 1967, 719 pages, notes, index.] *Cahiers de géographie du Québec*, 13(29), 268–269.
<https://doi.org/10.7202/020872ar>

port industriel, port urbain et port de commerce. Certains d'entre eux, tels que Duisburg-Ruhrort, en arrivent à cumuler deux ou plusieurs de ces fonctions. En plus de cette classification de type général, l'auteur discute de problèmes tels que les frets rhénans, la modernisation, les équipements portuaires et le genre de vie des bateliers, toujours en rapport avec les différentes fonctions des ports rhénans et de la Ruhr.

L'ouvrage d'Achilles, d'un volume relativement réduit, fort bien illustré au moyen de cartes et de photos, et pourvu d'une bibliographie impressionnante de quelque 350 sources, dont un bon nombre de cartes à grande échelle, pourrait servir d'exemple à d'autres études régionales de ce genre. En fait, il reste encore beaucoup à faire, tant dans le domaine de la méthodologie que dans l'analyse régionale en matière de géographie des transports. Les ouvrages de Bird, Vigarié et Achilles comblent cependant certaines lacunes dans ce sens.

Jean CERMAKIAN

CURRIE, A.W., **Canadian Transportation Economics**. Troisième édition. Toronto, University of Toronto Press, 1967, 719 pages, notes, index.

Il peut sembler étrange d'analyser et d'évaluer le contenu d'un livre écrit par un économiste dans une revue géographique. Cependant, le monde scientifique ne peut se permettre de tolérer le cloisonnement excessif entre les différentes disciplines. De plus, le livre de Currie est devenu un classique du sujet, puisqu'il en est à sa troisième édition (les deux premières datant respectivement de 1954 et 1959). Enfin, toute étude, tout travail sérieux concernant la géographie de la circulation et des échanges au Canada doit s'appuyer sur des bases historiques et économiques solides telles que seul un ouvrage comme celui de Currie est en mesure de fournir au chercheur.

Comme l'indique l'auteur dans sa préface, l'évolution récente des transports rend périmé en quelques années un ouvrage qui se voulait complet et détaillé en 1959. Entre autres faits, la création de la Commission Canadienne des Transports, la législation fédérale récente (1967) dans ce domaine, et les quelques années d'expérience du transport par oléoducs et de la nouvelle voie maritime du Saint-Laurent ont complètement bouleversé l'importance relative des transports au Canada, sans parler des innovations technologiques dans tous les domaines. Or la qualité principale du livre de Currie est d'avoir précisément tenu compte jusqu'au moindre détail de cette évolution et d'avoir très scrupuleusement mis à jour un ouvrage dont maint universitaire attendait la refonte avec impatience.

Dans l'espace de ses quelque 700 pages, l'auteur a fait de son mieux pour discuter de tous les modes de transport au Canada, après un bref chapitre initial traitant sommairement de l'évolution historique des transports canadiens. Il peut évidemment sembler surprenant, au premier abord, que l'auteur ait attaché autant d'importance à la discussion des chemins de fer, au moment précis où la suprématie de ceux-ci a été sérieusement mise en question par les transports routiers et d'oléoduc. Cependant, il faut se rappeler que ce sont les chemins de fer qui ont permis l'édification du Canada et de son économie, et que les fermiers de l'Ouest dépendent encore exclusivement du matériel roulant ferroviaire pour leurs expéditions de blé vers Vancouver, Prince-Rupert, Churchill et la Tête-des-Lacs. Même dans les « provinces centrales », la construction d'autoroutes et l'amélioration des réseaux routiers ontarien et québécois n'ont pas vraiment mis en danger le trafic ferroviaire de marchandises, encore que le trafic passagers s'en soit ressenti considérablement. Néanmoins, nous aurions aimé voir un traitement quelque peu moins détaillé des problèmes, caractéristiques et législations concernant les chemins de fer, et une discussion plus étoffée des transports routiers et combinés (rail-route), ainsi que

de la navigation intérieure. Ces sujets ont tous été abordés, mais insuffisamment à notre avis en comparaison de la large place qu'ont reçue les chemins de fer.

Enfin, on peut louer l'auteur d'avoir placé de nombreuses notes détaillées en fin de texte, ainsi qu'un index fort utile. On aurait pu souhaiter une bibliographie de ses sources, mais le caractère détaillé des notes la rend à peu près inutile. Bref, il s'agit ici d'un excellent ouvrage qui a déjà fait ses preuves.

Jean CERMAKIAN

CLIMATS LOCAUX

HUFTY, André, *Les climats locaux dans la région liégeoise*. Université de Liège. Publié par la Régie des Voies Aériennes, 41, avenue des Arts, Bruxelles 4. (Belgique), 1966. 385 p., 80 fig., 79 tableaux, 3 photos.

En 1957, P. Pedelaborde publiait *Le climat du Bassin Parisien — Essai d'une méthode rationnelle de Climatologie physique*. Cette thèse volumineuse, par sa conception ou ses méthodes d'étude, ouvrait des voies nouvelles en climatologie.

S'inspirant de certaines idées de Pedelaborde, voici qu'A. Hufty propose une étude de détaillée sur une région d'étendue beaucoup plus restreinte : la région liégeoise. C'est donc un essai de climatologie urbaine ou locale. Et à ce titre son intérêt est appréciable car, d'une part, il est appelé à devenir un modèle du genre et, d'autre part, il ne peut manquer d'être hautement utile pour l'aménagement régional d'une cité industrielle telle que Liège.

Les deux problèmes pratiques essentiels dans toute étude climatologique sont de pouvoir traiter des périodes d'observation suffisamment longues et, en même temps, de disposer du nombre voulu de stations ou de moyens d'observation, compte tenu de la finesse de détail recherchée. Or, nécessairement, une étude de climatologie locale est très détaillée. Le réseau national est forcément trop lâche pour un tel travail. A. Hufty surmonte ces deux écueils de façon élégante : d'une part, il exploite au maximum les données recueillies dans une station qui est à la fois proche de la ville et ancienne : Bier-set ; d'autre part, il compare les données de cette station avec les enregistrements obtenus dans des stations ayant fonctionné pendant des périodes plus courtes (quelques années à quelques mois). Ces comparaisons sont faites par méthode analytique (opérations statistiques sur chacun des éléments du climat considérés séparément, ou deux par deux) et par méthode synthétique ou « méthode des types de temps ».

Celle-ci, étant une étude comparative de *complexes*, est plus géographique — ce qui n'est pas en soi primordial ; elle est surtout la voie d'approche vraiment légitime, ainsi que l'ont montré Pedelaborde ou R. Brunet.

Le plan de l'ouvrage résulte directement de la position adoptée face au handicap qu'apporte inévitablement un réseau d'observation trop lâche.

Dans une *première section*, après avoir dépeint de façon alerte le milieu géographique et les diverses incidences de celui-ci sur le climat local, A. Hufty décrit et explique les grands traits du climat régional moyen. Il débroussaille tout d'abord les données statistiques de la station de Bier-set et en tire un aperçu synthétique, mais nouveau, du climat de la Hesbaye liégeoise. Cet inventaire n'est toutefois pour lui qu'un point de départ, puisqu'il ne fait que chiffrer des aspects déjà connus qualitativement, les éléments du climat : température, vents, insolation, précipitations ou visibilité. Dans une seconde